

Ho finalmente i dati per fare l'assetto "OFF" alla TT600E ma vale in linea di massima per tutta la famiglia TT-XT



- Mettete la moto su un cavalletto da officina in modo che siano sollevate entrambe le ruote da terra.
- Misurate la distanza tra un punto sulla verticale dell'asse ruota posteriore e l'asse stesso (è possibile prendere riferimento da un bullone della sella o da qualsiasi altra posizione, anche segnandola con un pezzetto di nastro isolante, purché sulla verticale dell'asse ruota e garantendo una certa precisione) (R1).
- Effettuate una misura analoga sulla forcella, ad esempio dalla testa degli steli al perno ruota (F1).
- Appoggiate la moto al terreno (senza pilota) e ripetete le misure (R2, F2).
- Infine misurate le stesse distanze con pilota equipaggiato a bordo (R3, F3). È importante che il pilota sia in posizione di guida corretta, in modo da distribuire il suo peso sugli assi della moto in modo corrispondente alla maggior parte delle situazioni di guida.

Assetto sulla mia moto con peso pilota intorno ai 75 KG, misure in mm- (tabella excel).

TT600E	escursione	static sag	rider sag	% static	% rider		
forcella	270	25	45	9,26%	16,67%		
mono	209	35	65	16,75%	31,10%		

Ricapitolando:

Static rider (moto su cavalletto - pilota a bordo) = (formula F1-F3 e/o R1-R3).

Forcella 15-20% escursione totale: 15% per fare cross o chi la preferisce dura; 20% OFF.

Mono 25-30% escursione totale: 25% per fare cross/strada con 2 passeggeri; 30% OFF.

Con queste misure la moto è bilanciata e sicura; la taratura idraulica è soggettiva e dipende molto dal percorso, ma non è escluso aprire un altro thread.

Lo static sag (moto su cavalletto-(meno) moto a terra): serve a poco secondo me, correggetemi se sbaglio.

Attenzione per chi è leggermente su di peso diciamo sopra i 100 kg, troppo precarico molla su una molla comunque soffice causa una estensione troppo veloce: La ruota posteriore salta sulle piccole buche in frenata o in discesa. Trazione insufficiente sulle curve piatte.

- Sostituire la molla con una più dura in modo da ottenere l'altezza corretta con meno precarico.
- Non montare ammortizzatori di altre moto, a meno che si è capaci di modificare il leveraggio in funzione dell'escursione del nuovo mono, ho si monta una forcella più alta. Un mono con escursione superiore a 209 mm alza la moto dietro, che significa diminuire l'**avancorsa normale**, cioè cambiate la geometria della vostra moto, il **TT** diventa una moto stradale tipo **SCUTERONE** (senza avancorsa).
- Inoltre la moto caricata avanti significa in OFF: avambracci spappolati dopo pochissimi minuti, impossibilità a procedere su un percorso fangoso, senza cadere in continuazione. Discorso diverso se utilizzate la moto su strada. (Non è il mio forte)

IMPORTANTE: Prima di fare interventi sulle molle **memorizzate** il ritorno idraulico schiacciando più volte la forcella e il mono, ad esempio se caricate la molla dell'ammortizzatore il ritorno sarà più violento quindi rispetto a prima dovrete dare qualche giro in più di freno del registro di ritorno.